

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico - Turma 15
Cidades, *habitat* dos homo sapiens.

Fabírcia da Mata Moura (*)

As cidades são organismos complexos e dinâmicos, suas várias funções e usos surpreendem e se transformam constantemente levando a êxitos ou a fracassos urbanos.

Segundo Jane Jacobs (1965), vários métodos de planejamento urbano moderno ortodoxos voltados “contra a cidade”, tais como a Cidade-Jardim de Howard, o planejamento regional de Sir Patrick Geddes, adotado nos Estados Unidos dos anos 20 do século passado, pelo grupo autointitulado de os descentralizadores, mais a *Ville Radieuse* de Le Corbusier e as ideias de monumentalidade com “uma imitação retrógrada do estilo renascentista” do movimento *City Beautiful* foram tentativas “desastrosas” de se construir a cidade sem, contudo, entender seu funcionamento complexo, em constante ebulição.

Foram intervenções que só deram certo no papel ou na maquete e impuseram à suas populações cidades, espaços e edifícios que não atendiam aos seus usos e que acabaram por gerar cidades “mortas”.

Diante dessa dinâmica urbana e de todas as partes que a compõe, reafirma-se a necessidade de se entender a cidade, em toda sua complexidade, pautando – se na vivência de seus espaços por seus usuários antes de intervir.

O crescimento desenfreado dos centros urbanos no Brasil e no mundo é gerado e gerador de grandes problemas econômicos, sociais, ambientais e de mobilidade, pois seus planejamentos não contemplaram, de forma eficiente, todos os usos e necessidades de suas populações.

O isolamento dos usos urbanos tem gerado insegurança, insustentabilidade e insalubridade urbana. Já o aumento das distâncias necessárias aos deslocamentos para se cumprir as atividades do dia a dia, tem ocasionado grandes engarrafamentos. O modelo de planejamento da maioria dos centros urbanos dos países em desenvolvimento baseou - se nos princípios do urbanismo moderno, supracitados, onde se enfatizava a setorização da urbe em áreas de morar, de trabalhar e de lazer. Tendo como maior exemplo, no Brasil, Brasília.

Segundo Jan Gehl (2013), os espaços urbanos precisam ser projetados levando-se em conta princípios básicos de segurança, saúde, vida e sustentabilidade e, sobretudo, considerando o uso da escala humana como medida.

A implementação dos princípios do urbanismo moderno e a crescente valorização do automóvel, em detrimento das pessoas, gerou um caos urbano. Assim, como já citado acima, Jacobs, já em meados da década de 60 do século passado, refletia sobre os equívocos do planejamento urbano feito de “costas” para a cidade e chamava a atenção para a necessidade de uma “nova forma de se pensar o urbano” que na verdade era apenas uma retomada do valor humano nos projetos de urbanismo.

O planejamento de várias cidades, nos países em desenvolvimento, tem privilegiado modais individualistas motorizados como carros e motocicletas em detrimento dos não motorizados como deslocamento a pé e bicicletas e dos modais coletivos

motorizados como ônibus, VLT.s e trens urbanos, além da negligência com as calçadas, meio de deslocamento da maioria da população urbana.

Com advento do Estatuto das cidades e da Lei da mobilidade urbana, busca - se retomar o homem como medida para tudo. Estimula – se a pensar a cidade como um lugar para se viver com saúde, segurança e sustentabilidade. Tem-se a retomada da escala humana como base do planejamento urbano e a abertura de novos olhares para uma nova forma de se pensar cidade.

Uma cidade segura e sustentável, construída numa escala adequada aos olhos (cerca de 100 m distante do observador) e ao deslocamento humano (em velocidade de um pedestre, de aproximadamente 5 Km/h), segundo Gehl (2013), é um sonho de consumo de todo cidadão. Esses são princípios básicos para se pensar a cidade, muitas vezes ignorados por profissionais responsáveis pelo seu planejamento.

Ainda segundo Gehl (2013), uma cidade com dimensões adequadas ao pedestre deveria ser composta por núcleos urbanos interligados entre si, com cerca de 1 Km² de diâmetro cada. Essa seria uma dimensão confortável para trafegar por ela e ter acesso à maioria de seus bairros e serviços, além de poder vivenciá-la socialmente.

Segundo Douglas Farr, “urbanismo sustentável é aquele com um bom sistema de transporte público e com a possibilidade de deslocamento a pé integrado com edificações e infraestrutura de alto desempenho.” (FARR, Douglas, 2013, p. 28).

No Brasil, o deslocamento do pedestre ainda é negligenciado assim como sua via de deslocamento, as calçadas. Mesmo com a realidade do número de pedestres ser superior a qualquer outro modal de transporte no espaço urbano.

Como meio de regularizar e padronizar os projetos das calçadas tem-se a NBR9050 : 2004 norma regulamentar da ABNT, Associação Brasileira de Normas Técnicas, que embora não se constitua legislação específica, assume força de lei, pois é citada pela Lei Nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Tal norma estipula as formas mais adequadas de se pensar, construir e sinalizar partes integrantes do espaço urbano, sobretudo as calçadas, concentrando sua atenção na adequação desses espaços às pessoas com capacidade motora e/ou visual reduzida.

Desta forma, o acesso à cidade em seus mais diversos espaços, equipamentos e mobiliários urbanos, deveria ser um fato consumado. No entanto, o que se consolida são as barreiras físicas, políticas e morais que dificultam e/ou impedem o direito de ir e vir dessas pessoas.

O meio de transporte a pé foi o primeiro do ser humano e é, ainda hoje, um meio de transporte sustentável que contribui para uma melhor saúde dos que o usam. Sendo perfeitamente viável como meio de transporte a pequenas distâncias, até 2 Km. Ainda que todos os cidadãos constituam - se como pedestres de forma integral ou parcial, deslocam – se a pé até o meio motorizado ou não de transporte, é visível a negligência do poder público com as calçadas e travessias para pedestres. Principalmente quando se delega aos particulares a responsabilidade pela construção e manutenção dessa via sem, contudo, ao menos, atuar de forma eficaz como fiscalizador dessas atividades.

São necessárias políticas urbanas que promovam a melhoria das calçadas, vias de deslocamento de um meio tão eficaz e saudável de transporte, a caminhada, através da sua construção, alargamento, manutenção e padronização de pisos. Com a tomada da responsabilidade de sua construção e manutenção pelo órgão público municipal ou

através de uma fiscalização mais eficiente da forma como os particulares constroem e/ou fazem sua manutenção.

O ato de caminhar é muito mais que um meio de transporte, é um exercício fundamental à manutenção da saúde física e mental. Um estudo feito na Espanha intitulado “*La Ciudad Passeable*”, que teve como produto a geração de um caderno de referências ao apoio do uso das calçadas, buscou, nas raízes da história das civilizações e nos estudos científicos, justificar a manutenção da caminhada para que o ser humano tenha mais autonomia e saúde. Por meio da caminhada é possível também contemplar melhor a paisagens e interagir socialmente.

Assim, vê-se a importância da promoção da reavaliação das políticas de planejamento do transporte urbano com destinação de mais atenção e recursos à construção, manutenção e requalificação das calçadas como estratégia para reverter o quadro de caos urbano no tocante a mobilidade, refletido nos grandes engarrafamentos.

Enfim, estimular a caminhada como forma de deslocamento é uma necessidade nas novas políticas de mobilidade urbana das cidades de todo o mundo e, principalmente, das brasileiras. Porém, faz-se necessário uma melhor distribuição dos mobiliários e vegetação urbanos sobre as calçadas para que esses não venham a ser um obstáculo ao ato de caminhar, assim como a inibição da instalação do comércio informal ou não nessas vias de pedestres. Mantendo sempre uma faixa livre ao deslocamento de todos os cidadãos, inclusive os com capacidade motora, visual e mental reduzidas conforme a Lei Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000.

() Fabricia da Mata Moura é estudante*

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro. 2004. 97p.;

BRASIL. Lei n. 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Diário oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, 179º da Independência e 112º da República. Brasília, 2000. 7p.;

BRASIL. lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Diário oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República;

BRASIL. lei nº 10.257, de 10 de Julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal. Estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

providências. Diário oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, 10 de julho de 2001; 180º da Independência e 113º da República;

ECHAVARRI, JULIO POZUETA; DAUDÉN, FRANCISCO JOSÉ LAMÍQUIZ; SCHETTINO, MATEUS PORTO. **La ciudad paseable**. Madrid: s.n., 2009. 430p.;

FARR, DOUGLAS. **Urbanismo sustentável: desenho urbano com a natureza**. Tradução Alexandre Salvaterra. Porto Alegre: Bookman, 2013. 326p.;

GEHL, JAN. **Cidades para pessoas**. Tradução Anita Di Marco. 1 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. 261p.;

JACOBS, JANE. **Morte e vida de Grandes Cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rocha. 3 ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. 510p.